Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 26

ЗОЛОТОЙ ВЕК ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00026

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 26, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 10 650 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 13.12.2018.
Дата выхода в свет: 28.02.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 © ИТАР ТАСС; Стр. 8 © РИА Новости; Стр. 9 © AlfvanBeem/Wikimedia Commons; Стр. 10 (вверху) © Thesupermat/Wikimedia Commons; Стр. 10 (внизу), 11 (вверху) © AKG; Стр. 11 (в середине) © Joe Mabel/Wikimedia Commons; Стр. 11 (внизу) © Fortepan/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Монтаж моторного отсека

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Золотой век Волжского автозавода

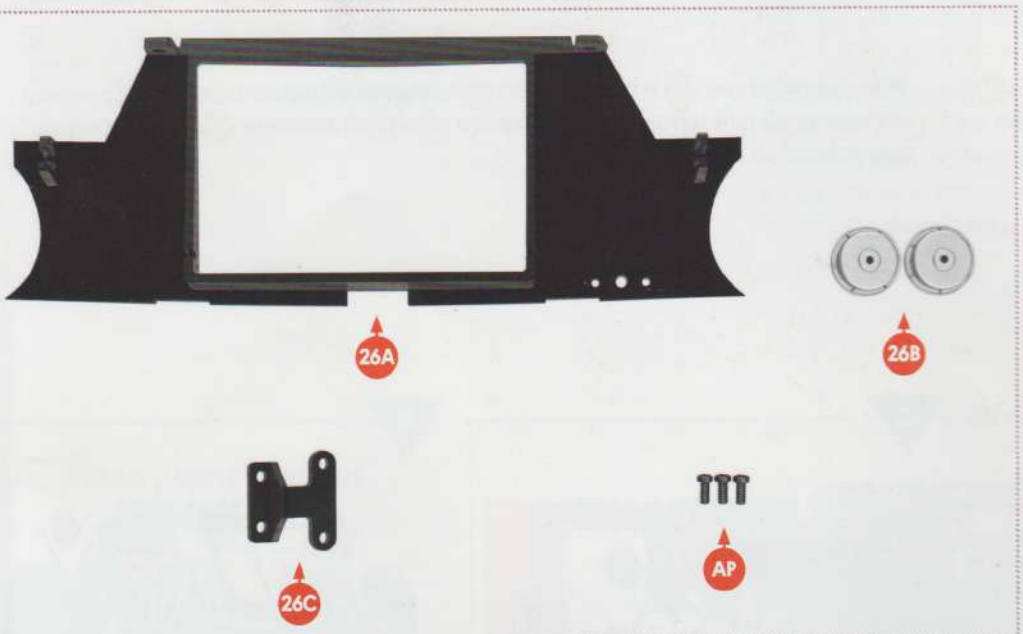
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Военный автомобиль «Виллис МВ»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

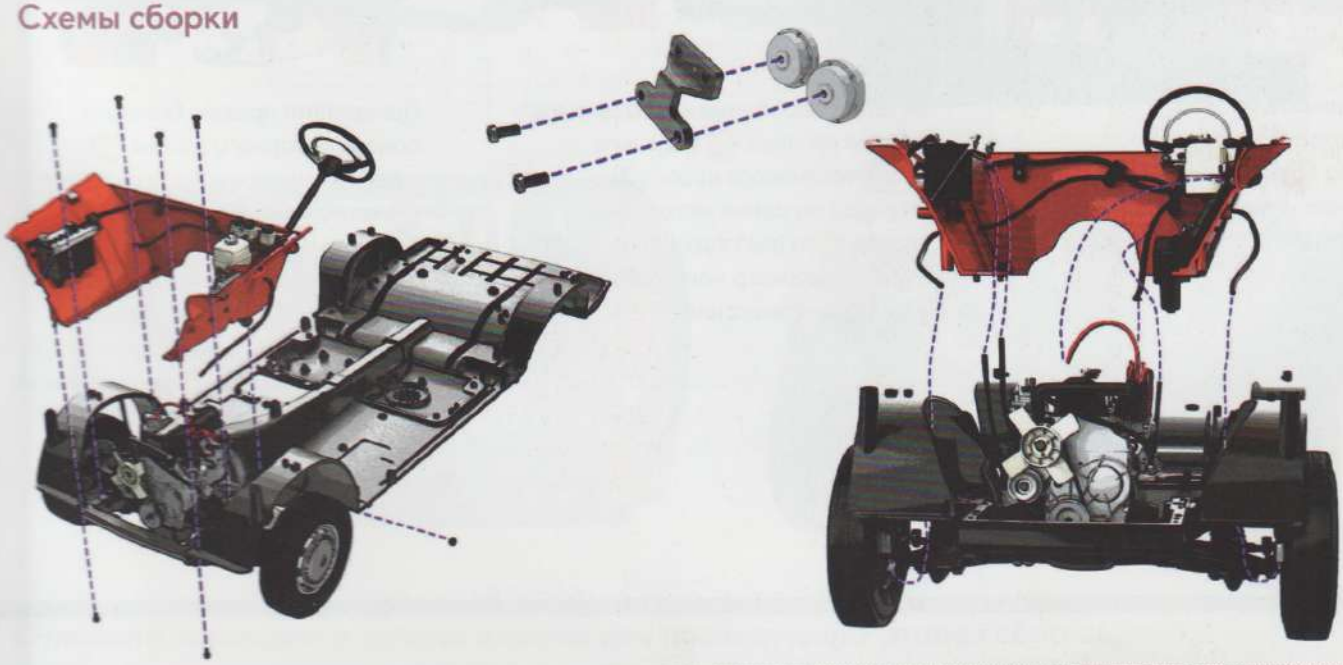
Монтаж моторного отсека

Соедините полученные с этим выпуском детали звукового сигнала и сохраните их. Затем продолжите собирать вашу модель, установив на передний лонжерон уже собранные ранее части моторного отсека, чтобы подготовить место для установки в будущем передней панели моторного отсека, полученной сейчас.

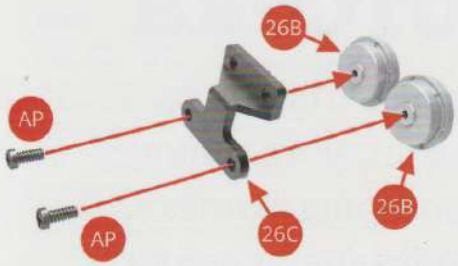


- 26A Передняя панель моторного отсека
- 26B Звуковой сигнал (2 шт.)
- 26C Кронштейн сигнала
- AP Винт M1,7 × 4 мм (3 шт.)

Схемы сборки

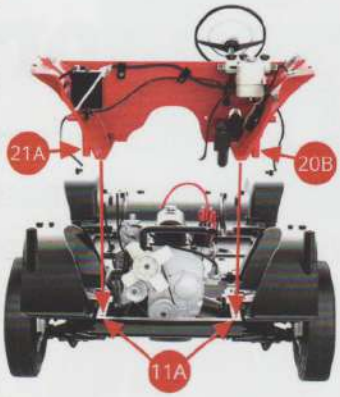


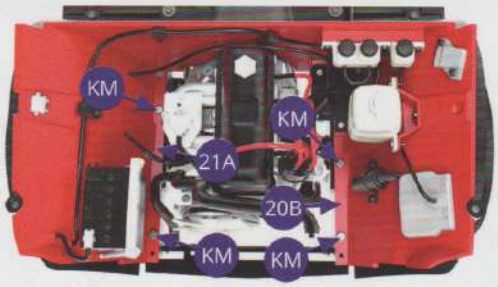
1



Закрепите звуковые сигналы 26B на кронштейне сигнала 26C с помощью двух винтов AP.

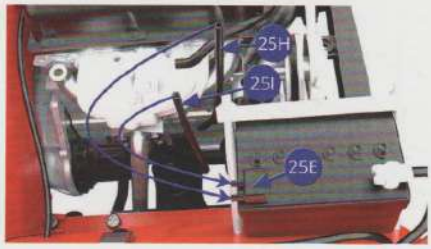
2





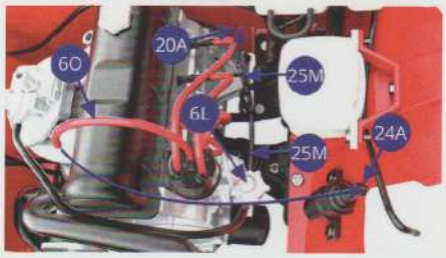
Установите левую 20B и правую боковые панели моторного отсека 21A на передний лонжерон 11A и закрепите четырьмя винтами KM, как показано на рисунке.

3



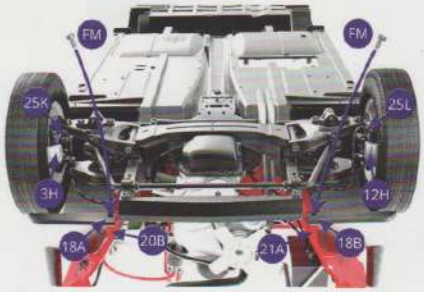
Присоедините провод генератора 25H и провод стартера 25I к положительной клемме аккумулятора 25E.

4



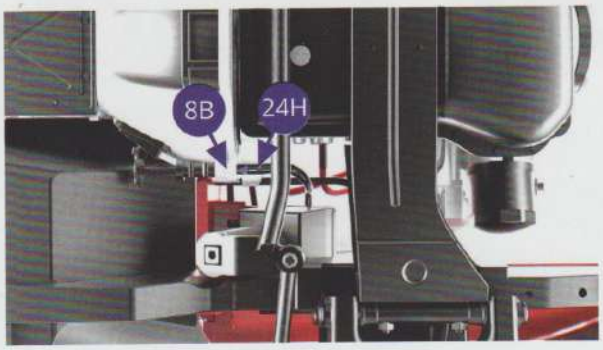
Вставьте свободный конец шланга подачи топлива 25M (идущего от 6L топливного насоса 2) в гнездо на щитке моторного отсека 20A. Присоедините провод высокого напряжения 6O к катушке зажигания 24A.

5



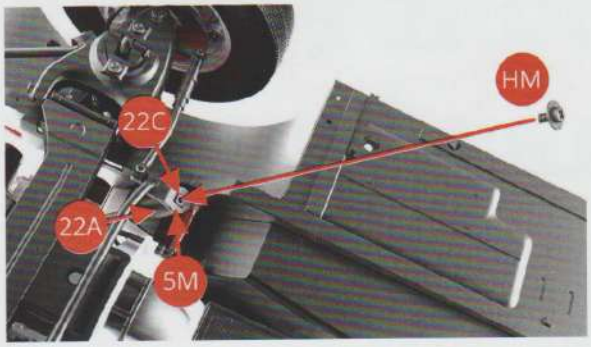
Прикрепите правую боковую панель моторного отсека 21A к переднему правому подкрылку 18B винтом FM. Прикрепите левую боковую панель моторного отсека 20B к переднему левому подкрылку 18A винтом FM. Закрепите передний правый тормозной шланг 25L на тормозной скобе 2 12H. Закрепите передний левый тормозной шланг 25K на тормозной скобе 2 3H.

6



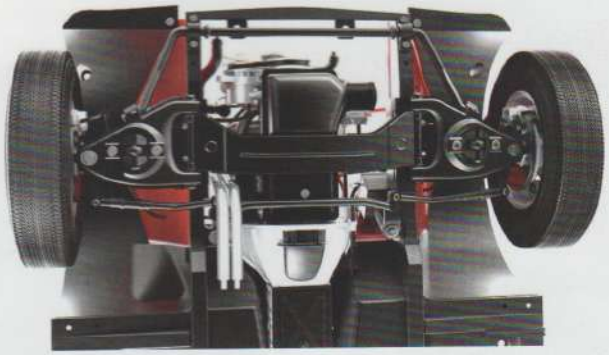
Присоедините шланг бачка омывателя 24H к патрубку картера сцепления 8B.

7



Совместите сошку 5M с торцом рулевой передачи 2 22C. При этом убедитесь, что рулевое колесо сверху ориентирует передние колеса в направлении строго вперед. Закрепите сошку 5M на торце рулевой передачи 2 22C винтом HM.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Золотой век Волжского автозавода

Под золотым веком обычно понимают наиболее успешный период в истории государства, организации или предприятия. Для АвтоВАЗа таким периодом стали 1970–1980 годы.

В апреле 1970 года конвейер ВАЗа был запущен в так называемом пусконаладочном режиме. 19 апреля 1970 года, в канун 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, с конвейера сошел первый автомобиль. Однако говорить о более или менее ритмичном производстве можно только применительно к сентябрю 1970 года. До конца года была собрана 21 тыс. автомобилей ВАЗ-2101. Первая очередь Волжского автозавода, рассчитанная на выпуск 220 тыс. автомобилей в год, была сдана в марте 1971 года. А уже 16 июля 1971 года с конвейера сошел 100-тысячный автомобиль. В последующие несколько лет завод работал, продолжая строиться. 10 января 1972 года Государственной комиссией был подписан акт о приемке в эксплуатацию второй очереди мощностью 220 тыс. автомобилей. Полностью завод был принят в эксплуатацию с оценкой «отлично» 22 декабря 1973 года. К этому времени его цеха уже покинул миллионный автомобиль. Указом Президиума Верховного Совета СССР Волжский автозавод был награжден орденом Трудового Красного знамени. Проектная мощность завода в начале 1970-х годов достигала 660 тыс. автомобилей в год.

Автомобиль ВАЗ-2106, 1975 год выпуска.

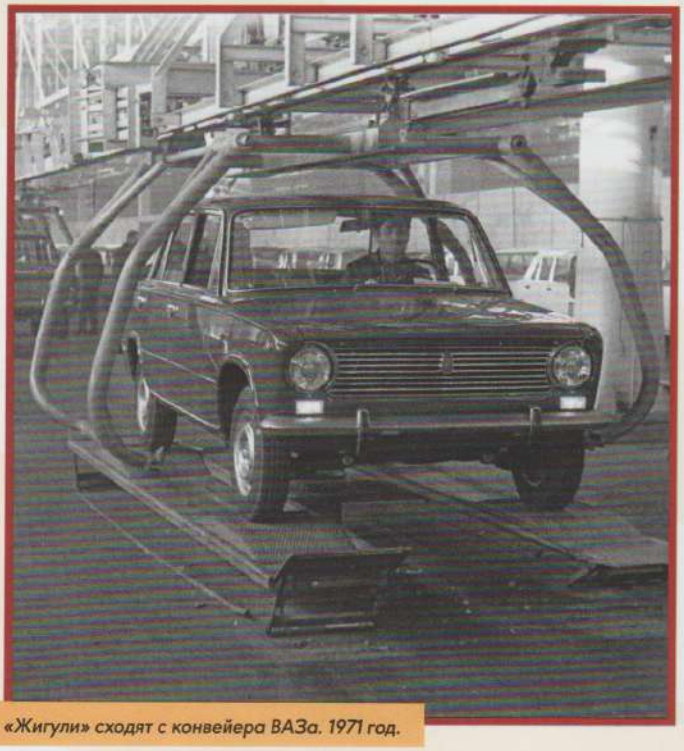
ВАЗ-2121 «Нива» на улице Тольятти. 1975 год.

Рестайлинг по-советски

Первые годы работы были связаны с освоением моделей, на выпуск которых была приобретена лицензия у фирмы «Фиат». В 1972 году начался выпуск универсала ВАЗ-2102 и люксовой модификации ВАЗ-2103. Затем завод приступил к их модернизации.

Первой рестайлинговой моделью стал ВАЗ-21011, появившийся в 1974 году и отличавшийся от ВАЗ-2101 двигателем чуть большего объема и слегка модернизированной внешностью. Дебютировавший спустя два года ВАЗ-2106 – знаменитая «шестерка», самая массовая модификация «Жигулей» – был рестайлингом ВАЗ-2103, также выразившимся прежде всего в обновлении дизайна в соответствии с автомобильной модой (пластик вместо хрома и т. д.). Но что интересно: вопреки обычной мировой практике, и рестайлинговые, и дорестайлинговые модели ВАЗа долгие годы выпускались параллельно – якобы из маркетинговых соображений, трудно объяснить, каких именно. Реальная же причина, как и в большинстве подобных случаев, характерных для советского автопрома, – штампы. Секрет долгожительства советских автомобилей на конвейере заключался в стремлении использовать штампы (прежде всего кузовные) до полного физического износа. И ВАЗ не был исключением в этом отношении. Достаточно сказать, что даже после освоения нового рестайлингового семейства во главе с ВАЗ-2105 все предыдущие модели продолжали выпускаться еще несколько лет. В 1983-1984 годах, например, с конвейера сходили три люксовых модели: ВАЗ-2107, ВАЗ-2106 и по-прежнему ВАЗ-2103!

На главном конвейере Волжского автозавода. 1979 год.



«Жигули» сходят с конвейера ВАЗа. 1971 год.

Секреты успеха

Если рассматривать модельный ряд ВАЗа в 1970-1980 годах, то можно говорить только о производстве трех моделей: «Жигули», «Нива» и «Спутник». Все многочисленные цифровые индексы - всего лишь обозначения модификаций и вариантов исполнения. Три модели за 20 лет - любая западная автофирма с такими темпами обновления модельного ряда разорилась бы, не просуществовав и пяти лет из этих 20! Но почему мы называем этот период золотым золотым веком АвтоВАЗа?

Ответ прост и кроется в особенностях плановой социалистической экономики. Не стоит забывать, что реализация 100 % продукции была гарантирована государством. Конкуренции не было. И не потому, что остальные производители легковых автомобилей не могли конкурировать с мощным производством ВАЗа (тольяттинцы выпускали в год легковых автомобилей больше, чем все остальные вместе взятые), а просто потому, что условия не были рыночными - автомобили не продавались, а распределялись, - и беспокоиться было не о чем.

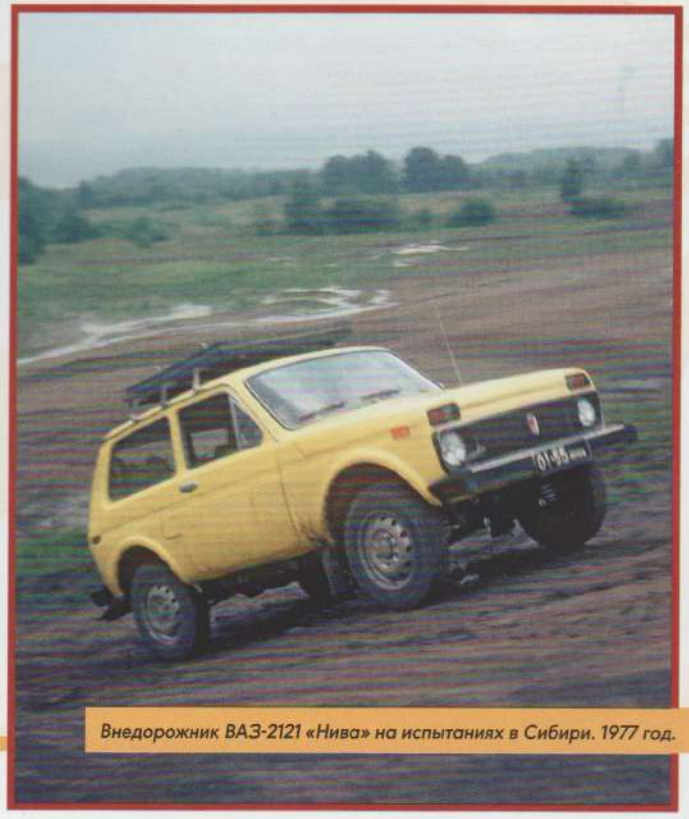
Иначе обстояло дело за рубежом. Там были и рынок, и конкуренция. Но это не создавало проблем ВАЗу. Автомобилями торговал не завод, а государство в лице «Автоэкспорта».

Итог двадцатилетия

К концу своего золотого века АвтоВАЗ подошел, имея в активе три устаревших модели, гарантированный сбыт, неплохие доходы и неготовность работать в условиях свободного рынка.

Цена на автомобили назначалась демпинговая (относительно зарубежного уровня цен, разумеется), спрос был, поскольку не все в Европе, например, могли себе позволить себе «Мерседес» или «Тойоту». А тут практически все тот же «Фиат», но существенно дешевле.

Отношение государства к успешно работающему заводу было самое благожелательное. Ведущее предприятие отрасли, приносившее стране колоссальную валютную выручку, не знало отказа ни в чем. В те годы ВАЗ был преуспевающим предприятием, рабочий коллектив считался передовым, а качество жизни в Тольятти было одним из лучших в СССР. Государство не было заинтересовано в одном - в быстром обновлении модельного ряда, требовавшем серьезных финансовых вложений. Во многом именно поэтому процесс разработки новой модели переднеприводной «Лады Спутник» затянулся на долгие семь лет. И если с «Нивой», как говорится, выстрелили в десятку, то «восьмерка» опоздала - все нужно делать вовремя!



Внедорожник ВАЗ-2121 «Нива» на испытаниях в Сибири. 1977 год.

Военный автомобиль «Виллис МВ»

Этот автомобиль заслужил титул «автомобильный герой XX века» и по праву считается лучшим легким военным автомобилем Второй мировой войны. Благодаря ему в историю вошла и небольшая американская автомобильная фирма «Виллис Оверленд Инк.» в городе Толидо, штат Огайо.

Существовавшая с 1908 года фирма «Виллис Оверленд Инк.» (Willys-Overland Inc.) никогда не была лидером авторынка США. Периодом ее расцвета стали 1920-е годы, когда в неделю собиралось свыше 2000 автомобилей. Великая депрессия и возросшая в 1930-е годы конкуренция довели компанию до угрозы банкротства. Спасла война.

По заказу Вооруженных сил США

В июне 1940 года фирма получила предложение от Вооруженных сил США разработать легкий полноприводный командно-разведывательный автомобиль грузоподъемностью 250 кг. Подобные предложения получил еще ряд американских фирм. Условия были жесткими – первый прототип следовало представить через 49 дней, а в течение следующего месяца изготовить еще 70 машин.

Представленный компанией «Виллис Оверленд Инк.» армейский многоцелевой полноприводный автомобиль «Виллис МА» (Willys MA) в наибольшей степени устраивал военных. Он представлял собой базовую серийную модель, выпущенную в 1941 году небольшой партией в 1500 экземпляров. Машина имела колесную формулу 4×4, открытый цельнометаллический кузов с брезентовыми тентом и боковинами вместо

Армейский автомобиль «Форд GPW» (1942) отличался от «Виллис МВ» лишь формой, расположением нескольких деталей кузова и эмблемой на радиаторе.

дверей, четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 2199 см³, однодисковое сухое сцепление, трехступенчатую коробку передач, двухступенчатый демультипликатор, гипоидную главную передачу, подвеску на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими амортизаторами и гидравлические тормоза.

Наряду с ним, партиями по 1500 экземпляров были закуплены автомобили фирм «Американ Бантам» (American Bantam) и «Форд» (Ford). Однако развитие событий в мире и угроза войны заставили американское военное ведомство дать указание о срочном развертывании массового производства новых автомобилей. Производственных же мощностей фирмы «Виллис Оверленд Инк.» было недостаточно для удовлетворения нужд армии, поэтому к выпуску машины подключилась фирма «Форд Мотор Ко.» (Ford Motor Co.). Вариант «Форд GPW» (Ford GPW) отличался от «Виллис MB» (Willys MB) формой, расположением ряда второстепенных деталей кузова и эмблемой на радиаторе.

Фронтовая машина

В большую серию пошел вариант «Виллис MB», отличавшийся от «Виллис MA» расположением фар и некоторых деталей кузова. Получив в середине 1942 года штампованную решетку радиатора, автомобиль приобрел свой всем известный классический вид.

В общей сложности до августа 1945 года было изготовлено 626 727 автомобилей, из которых 348 849 экземпляров пришлись на «Виллис Оверленд». По программе ленд-лиза значительная часть выпущенных машин поступила в 45 стран мира.

Капитан Нельсон осматривает полутонный джип с металлической рамой. Октябрь 1942 года.

«Виллис MB» / «Форд GPW» на международном автомобильном фестивале 2011 года.

Что такое «джип»?

В техдокументации армии США 1940-х годов аббревиатура GP (General Purpose), «джи пи», обозначала класс многоцелевых автомобилей общего назначения, к которым относились «виллисы». «Джи пи» быстро превратилось в сленговое словечко «джип», в 1950 году компания «Виллис Оверленд» зарегистрировала его в качестве названия торговой марки для гражданских внедорожников.

В Красную армию «виллисы» поступали с лета 1942 года и сразу нашли широкое применение в первую очередь в качестве командирских машин и тягачей 45-мм противотанковых пушек. В СССР «виллисы» иногда прибывали в полуразобранном состоянии в ящиках (примерно 7-8 % от общего числа). Сборкой их в основном занимались завод в иранском порту Бушир, завод ЗИС в Москве, а также сборочные предприятия в Коломне и Омске. Всего до конца войны нам была поставлена 50 501 машина.

Боевые качества

С 20 мая по 10 июля 1943 года несколько машин проходили испытания в Кубинке и показали себя очень хорошо. Максимальная мощность «виллисов» по американскому стандарту при рабочем объеме 2199 см³ составляла 60 л. с., на испытаниях в СССР - не более 56,6 л. с. Предельный крутящий момент двигателя - 14,52 кГм (на испытаниях у нас - 14 кГм) - относительно большой, что предопределяло хорошие

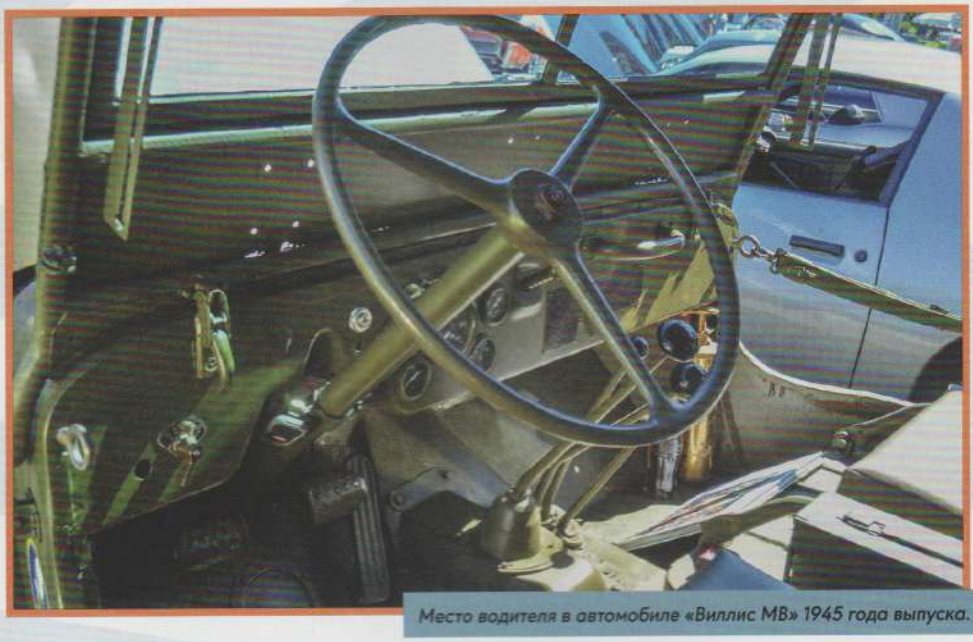
динамические качества. Степень сжатия 6,48 – обычная для того времени на Западе – была достаточно высокой для условий отечественной эксплуатации. Нормальная работа двигателя была возможна только на бензине с октановым числом не ниже 66 (возможно, что и «недобор» мощности был обусловлен низкокачественными ГСМ).

Применение низкокачественных бензинов и масел вело к резкому сокращению срока службы на фронте порой до 15 тыс. км пробега. Значительное количество поставленных по ленд-лизу машин было загублено не вражескими минами, а неправильной эксплуатацией: очень много поломок происходило из-за несвоевременной смазки или из-за использования масел, противопоказанных заокеанской технике. По этой причине некоторые утверждали, что наш автомобиль ГАЗ-67 надежнее. Он легко переносил различные нарушения условий эксплуатации и, в отличие от «Виллиса», надежно работал на самом низкосортном бензине.

К преимуществам автомобиля «Виллис» относились: большая скорость движения и хорошая приемистость, малые габариты, обеспечивавшие легкую маскировку, хорошая маневренность благодаря малому радиусу поворота и удовлетворительной проходимости.

Использование автомобиля «Виллис» в боевых условиях показало, что как командирская и разведывательная машина он вполне отвечал своему назначению, но для работы в качестве артиллерийского тягача не подходил вследствие недостаточной мощности.

Американские солдаты поднимают джип, чтобы починить его в своем лагере. 1941 год.



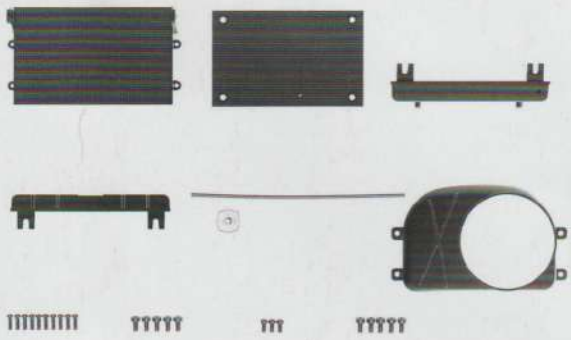
Место водителя в автомобиле «Виллис МВ» 1945 года выпуска.

«Виллис» на первомайской демонстрации в Венгрии, 1947 год.

В НОМЕРЕ 27

- МОНТАЖ РАДИАТОРА
- СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ГАЗ М-20 «ПОБЕДА»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕРЕДНЯЯ ПАНЕЛЬ РАДИАТОРА
- ЗАДНЯЯ ПАНЕЛЬ РАДИАТОРА
- НИЖНИЙ БАЧОК РАДИАТОРА
- ВЕРХНИЙ БАЧОК РАДИАТОРА
- ПРОБКА РАДИАТОРА
- ТРУБКА ОТВОДА ЖИДКОСТИ В РАСШИРИТЕЛЬНЫЙ БАЧОК
- КОЖУХ ВЕНТИЛЯТОРА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!